**01-334 АГДЗС-12(130) автомобиль газодымозащитной службы на базе ЗиЛ-130 4х2 для доставки к месту пожара личного состава, средств дымоудаления и др. оборудования, генератор 12 кВт, боевой расчет до 11, полный вес до 7.7 тн, ЗиЛ-130 150 лс, 80 км/час, штучно, техотряд УПО г. Москвы, с 1967 г.**



 Автомобиль газодымозащитной службы предназначен для доставки к месту пожара или аварии личного состава, средств дымоудаления, защиты органов дыхания, специального оборудования, инструментов, средств связи и освещения.

 Подразделения на АГДЗС совместно с подразделениями на основных и специальных пожарных автомобилях производят спасение людей, разведку и тушение пожара в непригодной для дыхания среде, обеспечивают условия для работы других подразделений (удаление дыма, вскрытие строительных конструкций и т. д.). Отделение на АГДЗС может работать в полном составе или в составе двух звеньев.

*Из статьи Жукова И.Л. «Московские "газовки" - от АМО-4 до "ГАЗон NEXT". Часть 1 (1933 -1992)» на dzen.ru О пожарной технике и не только. 18 апреля 2023. Благодарность и уважение автору за просвещение!*

 В середине 1960-х начинается эпоха ЗИЛ-130 в Советской Пожарной охране. Техотряд УПО Москвы стал первым, кто приспособил шасси 130-го под АГДЗС. В июле 1967 года газета московских пожарных "Боевой сигнал" радостно рапортует, что "...отделом техники и связи УПО УООП Мосгорисполкома, совместно с отрядом технической службы разработана и изготовлена новая конструкция автомобиля газодымозащитной службы на шасси ЗИЛ-130, который направлен в часть для постановки в боевой расчёт".

Машина получила официальное название АГДЗС-12(130). А первой частью, на вооружение которой поступила новая "газовка", стала ПЧ№9 на Красной Пресне. В конце 1960-х через эту часть прошли многие опытные образцы новой пожарной техники.

К 50 летию Советской власти коллектив отряда технической службы обязался изготовить серию новых АГДЗС-12(130). Сколько всего было изготовлено таких "газовок" достоверной информации найти не удалось. Если судить по госномерам на сохранившихся фото, то их было всего три. И они за время службы передавались из части в часть. Но не на всех фото можно различить номера. Возможно, машин было четыре. Но не больше.

При проектировании машины был учтён опыт эксплуатации АГДЗС на шасси ЗИС-150/ЗИЛ-164. В первую очередь это касалось стационарного электрогенератора, мощность которого была повышена до 12 кВт. На машине появился преобразователь частоты тока, а также два различных щитка управления - один для нормальной частоты, другой для повышенной. Все эти нововведения позволили одновременно и без проблем использовать всё электрооборудование входящие в комплектацию нового АГДЗС.

Кабина расчёта вмещала 11 человек включая водителя. Размещение аппаратов КИП было продумано таким образом, чтобы их можно было надевать при следовании машины на пожар, не выходя из кабины.

На машине имелось три переносных прожектора ПЗ-35, переходные распределительные коробки, 7 катушек по 50 метров кабеля на каждой для питания электрооборудования. Новый электродымосос повышенной мощности, жёсткие металлические рукава которого традиционно укладывались на крыше автомобиля. В отсеках размещались три цепные пилы, дисковая пила с корундовым диском, электродолбёжник, гидравлические ножницы. Имелся комплект для борьбы с утечками газа, путевой шпагат, спасательные верёвки, групповые и индивидуальные фонари, полный комплект диэлектрики, шанцевый инструмент, теплоотражательные костюмы и брезентовое полотно на стойках.

В качестве дыхательных аппаратов предусматривались Р-12 и КИП-8, и в комплектацию автомобиля входили запасные кислородные баллончики и регенеративные патроны к ним.

Сохранилось достаточно много фото этих машин, в том числе и в новой цветографической схеме с белыми полосами и передними дверьми (ГОСТ-21392-75, вступил в силу 1 января 1977 года). Но вот найти фотографию такой машины с белыми госномерами серии МКМ не удалось. Отсюда можно сделать вывод, что к 1981 году они уже не эксплуатировались...

 В самом начале 1970-х московский техотряд выпускает последние пожарные автомобили полностью своей конструкции и производства.

Это была серия на шасси Урал-375. В неё входили:

- универсальный пожарный автомобиль (УПА) - своеобразный прообраз современных АСА тяжёлого класса;

- пожарный автомобиль компрессорно-технической службы;

- автомобиль газодымозащитной службы АГ-12(375).

… в Москве, во второй половине 1970-х годов по подобию ленинградских машин были изготовлены несколько АГ-12(130), базой для которых послужили АН-40(130Е) мод. 127 и АНР-40(130) мод. 127А.

 Однако массовое переоборудование АНР в АГДЗС было делом хоть и нужным, но не совсем правильным. Ведь автонасосы должны были работать по прямому назначению - подавать воду на пожаре. Требовался другой, такой же простой и дешёвый способ для создания АГДЗС.

При этом в ленинградском техотряде ещё с средины 1960-х был освоен выпуск автомобилей связи и освещения на базе автобусов ПАЗ. Они оснащались электрогенератором с приводом от двигателя шасси и были весьма практичны, как для размещения оборудования, так и для работы расчёта внутри машины...

В общем идея напрашивалась сама собой - сделать АГДЗС на базе автобуса. Опытный экземпляр машины, получивший название АГ-12(672), был изготовлен ленинградским техотрядом в 1979 году.

С начала 1980-х ленинградские газодымозащитные ПАЗ-672 стали поставляться для нужд гарнизонов всего СССР. И так же как раньше ленинградцы предоставляли чертежи и документацию для выпуска таких машин на местах.

Известно, что в Московском гарнизоне в 1980-1990-е служило три АГ-12(672). В 16-й роте машина была ленинградского производства. В 19-й и 20-й ротах машины были изготовлены в московском ПТЦ.

*Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ т. 2: Силы и средства, Москва, 2016..*

 Между тем, на дворе 1967 год. И газета «Боевой сигнал» в своём номере от 17 июля радостно рапортует, что «...отделом техники и связи УПО УООП Мосгорисполкома, совместно с отрядом технической службы разработана и изготовлена новая конструкция автомобиля газодымозащитной службы на шасси ЗиЛ-130, который принят комиссией и направлен в часть для постановки в боевой расчёт». Новый АГДЗС делался заново, ни один из существующих серийных автомобилей в качестве прототипа использован не был. Оно и понятно - эпоха самого массового и узнаваемого московского автомобиля, модели 127, наступит только через два года. В плавных обводах его кузова угадываются общие черты, свойственные всей технике, изготовленной московским отрядом технической службы. Красивые автомобили.

 Авторы проекта этого автомобиля попытались учесть недостатки «спецмашин» предыдущего поколения. На нём устанавливался более мощный генератор на 12 кВт и преобразователь частоты тока. Это позволяло включать в работу весь электрофицированный инструмент и прожекторы, находящиеся на вооружении. Учитывая опыт прошлых лет в автомобиле было установлено два различных щитка управления: один для нормальной частоты тока, другой - для повышенной.

Кабина водителя и боевого расчёта были выполнены одним салоном, рассчитанным на 11 мест (три в кабине водителя и восемь в кабине боевого расчёта). Размещение аппаратов КИП было продумано таким образом, чтобы их можно было одевать при следовании АГДЗС на пожар, не выходя из автомобиля. Из средств освещения вывозились три переносных прожектора ПЗ-35. Имелись переходные коробки, 7 катушек с 50 м кабеля на каждой для питания прожекторов и электроинструмента.

 В отсеках кузова размещались: современный дымосос, мягкие рукава и жесткие трубы к нему, сразу три цепные пилы, дисковая пила с корундовым диском, электродолбёжник и даже гидравлические ножницы для резки металлической арматуры. Имелся комплект для борьбы с утечкой газа и газовый ключ. Путевой шпагат, брезентовое полотно на раздвижных металлических стойках, переговорное устройство, теплоотражательный костюм. Полный набор диэлектрического и шанцевого инструмента. Спасательные веревки, групповые и индивидуальные фонари.

 По этому автомобилю пролегла ещё одна эпоха газодымозащитной службы - московский гарнизон, а вслед за ним и пожарные других городов переходят на новый изолирующий противогаз КИП-8. И пусть звенья московских «газовок» работали в респираторах Р-12, но давайте отметим для себя этот факт. Ведь этот автомобиль вывозил на пожар и запасные кислородные баллончики, и регенративные патроны для КИП-8.

 Ленинградцы занялись созданием АГДЗС на шасси ЗиЛ-130 чуть позже. Но их подход к созданию автомобилей газодымозащитной службы был несколько другим. Они не стали ничего создавать заново, а просто приспособили под АГДЗС серийные модели пожарных автомобилей общего применения, наиболее подходящие для такой переделки. Главным критерием тут была, конечно же, вместимость автомобиля - в нём должно были разместиться минимум десять человек отделения ГДЗС. Из серийно выпускаемых автомобилей наиболее подходящим для этих целей были автонасосы. Другим доводом в пользу такого решения была унификация АГДЗС с остальной техникой гарнизона, а значит, удешевление изготовления, ремонта и эксплуатации таких автомобилей. Правильность такого решения будет проверена временем и все создатели своих АГДЗС, включая и столичный гарнизон пожарной охраны, скоро придут к такому оптимальному решению.

 А пока с первой переделки автонасоса АН-30(130)64 начинается новая страница истории АГДЗС ленинградского гарнизона пожарной охраны. Начало создания таких автомобилей нам хорошо известно - работа по созданию новых АГДЗС была приурочена к 100-летию одной важной даты, широко отмечавшейся в СССР. Журнал «Пожарное дело» в № 4 за 1970 год в статье «Творчество и мастерство» так писал об этом событии: «...Подарок коллектива к столетнему юбилею со дня рождения В. И. Ленина - опытный образец усовершенствованной машины ГДЗС. Конструкция автомобиля разработана коллективом сотрудников отдела техники и отряда технической службы при активном участии заместителя начальника части Н. Шишкова, старшего инженера отдела техники Управления пожарной охраны Ф. Прохоровича, инженера отряда технической службы Е. Мироновой». Разумеется, создатели постарались устранить недостатки прошлых лет. В новой машине использовалось высокочастотное оборудование: электродолбёжники, пилы, бетонолом. Это позволило модернизировать оборудование, сделать его легче, меньше и производительнее.

 Именно на этом автомобиле будет впервые применена «фирменная фишка» ленинградского отряда техслужбы - блочное распределение узлов, ставшее впоследствии своеобразным «стандартом». Оттуда берут своё начало термины, с которыми мы неоднократно встретимся на страницах нашей истории: блок управления и сигнализации (БУС), блок защитных отключающих устройств (БЗОУ), блок подключения фидера (БПФ) и другие.

 БУС располагался в проёме между кабинами водителя и боевого расчёта и хорошо виден на сохранившихся фотографиях этого автомобиля. На его панели со стороны водителя располагались органы управления, приборы контроля и сигнализации. Привод генератора осуществлялся от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности. Генератор ЕСС-562-4М мощностью 12 кВт размещался в средней части кузова на специальных кронштейнах. Для защиты личного состава от поражения электрическим током в автомобиле была применена оригинальная автоматическая система защиты, разработанная специалистами отряда технической службы. В комплектацию автомобиля входили два дымососа проверенной конструкции с вентиляторами роторного типа, располагались они в заднем отсеке. Механизированный инструмент с электроприводом, прожекторы, средства связи с ЦППС и со звеньями ГДЗС, кислородно-изолирующие противогазы, комплект диэлектрического инструмента и другое оборудование.

 Технические решения, заложенные в новом АГДЗС, оказались достаточно удачными и в течение нескольких лет ленинградским отрядом технической службы будет выпущена целая малая серия аналогичных автомобилей. С началом поставок в гарнизон автонасосов АН-30(130)64А часть АГДЗС будет выполнена на их базе, а впоследствии - на базе модели 127А. Разумеется, в процессе совершенствования происходила замена оборудования, например, круглые крышевые прожекторы ПЗ-25 автомобилей первых выпусков уступили место современным ПКН-1500. Позднее встречаются упоминания о комплектации автомобиля дымососами ПД-14 (производительностью 14000 м3/ч) и приводом от двигателя бензомоторной пилы «Дружба-4». Ну и, конечно, с введением ГОСТ-21392-75 - во внешнем виде автомобилей появились красные и белые цвета. Ну вот в принципе и всё, что можно рассказать про самодельные АГДЗС-12(130). Дальше всё пошло просто по накатанному пути, как это было и ранее имеется информация о поставках таких автомобилей в другие города СССР.

 В начале 70-х годов наступает бурный этап развития советской газодымозащитной службы. Растёт количество пожарных гарнизонов, оснащённых изолирующими противогазами, укрепляется материально-техническая база. Повторяя путь пройденный Москвой и Ленинградом, важным шагом в становлении службы становится создание каждым крупным гарнизоном пожарной охраны своего АГДЗС. Изобретать тут особенно нечего - повторяй лучшее! Ведь техническая служба Москвы и Ленинграда секретов из своих разработок не делала. Но, конечно же, всё делалось немного в других условиях. Стало проще. Появились современные прожектора и средства связи, компактные переносные дымососы. Иногда на АГДЗС устанавливали специфическое оборудование, потребность в котором в гарнизоне пожарной охраны была особенно велика. Ярким примером такой комплектации, учитывающей местные особенности, служат АГДЗС минского гарнизона пожарной охраны. Учитывая веяния советского высотного строительства и его размах в столице БССР, как и на автолестницах и рукавных автомобилях этого пожарного гарнизона, на крышах автомобилей ГДЗС с применением специальных креплений устанавливались комплекты штурмовых лестниц.

 Время заводского изготовления автомобилей ГДЗС наступает только в 1981 году, когда Прилукский завод выпускает три опытных образца АГ-24(130) модели 198. 24 кВт - это мощность двух два стандартных генераторов, работающих совместно. Помимо стандартной комплектации АГДЗС на шасси ЗиЛ-130 запасными регенеративными патронами, баллончиками с кислородом, комплектом инструмента обслуживания дыхательных аппаратов и электроинструментом, как особенность следует отметить, что автомобиль комплектовался двумя переносными дымососами ДПЭ-7, двумя стационарными и тремя переносными прожекторами ПКН-1500. Общая длина кабеля, размещенного на 8 катушках составляла 400 м.